GEN 4 SPLIT PIVOT® SUSPENSION SETUP

At Salsa, we believe that a sense of adventure makes life better. The bicycle can be so much more than just a bike; it's a path to new places, new people, and amazing experiences.

Thank you for your purchase. We hope it makes a good riding experience even better!

Salsa. Adventure by bike®.

⚠ **WARNING:** Cycling can be dangerous. Bicycle products should be installed and serviced by a professional mechanic. Never modify your bicycle or accessories. Read and follow all product instructions and warnings including information on the manufacturer's website. Inspect your bicycle before every ride. Always wear a helmet.

⚠ **WARNING:** Special tools and knowledge are necessary for the setup and service of your bicycle suspension. Consult your dealer if you have any questions or concerns about proper setup.

Getting Started

Proper suspension setup is important to get the most out of your Salsa Split Pivot suspension bike and preventing damage to the damper units, the frame, and/or yourself. Initial setup should be performed at home or at your shop prior to heading to the trail. This will give you adequate time to properly set and check the shock and fork pressure as well as dial in the base damper settings. After initial setup, subsequent use of the bike will only require a quick air pressure check, and verification of the damper settings in addition to your normal pre-ride inspection.

Compatibility

This setup guide is for the models shown in Table 1.

Items Required

Bike with pedals

Riding gear (including hydration pack w/water, tool kit, and anything else you regularly carry)

A clear space with a flat, firm floor

Friend or a sturdy wall

Tools Required

Shock pump

Measuring device (ruler, tape, or calipers)

Instructions

Step 1: Determine Target Sag

The recommended amount of sag for Salsa Split Pivot models is 30% of the rear shock stroke (Fig. 1) and 25–30% of the front fork travel (Fig. 2). These amounts are listed in the following table in millimeters. Note the sag amounts for your particular bike model and record them in the "Goal" column of the table in Step 4.

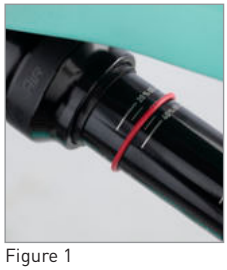

Figure 1

Figure 2

	REAR SHOCK			FRONT FORK	
Model	**Wheel Travel**	**Stroke**	**27–30% Sag**	**Wheel Travel**	**25–30% Sag**
Moraine 1.0	145	55	15–16.5	160	40–48
	135	50	13.5–15	150	38–45
	125	45	12–13.5	140	35–42
Notch 1.0	180	75	20–22.5	190	48–57
	170	70	19–21	180	45–54
	160	65	17.5–19.5	170	43–51

Table 1
Measurements shown in mm

Step 2: Prep the Bike

Ensure tire pressure is adequate, set the saddle height to your normal riding position. Place any low-speed compression levers/adjusters on the rear shock and fork to the fully open setting (Figs. 3, 4). If performing this setup on your own, position the bike on a firm level surface next to a sturdy wall so that when you are on the bike, you can lean your near hand or shoulder lightly against the wall for balance. If performing this setup with a friend or your mechanic, have them straddle the front tire facing the bike and firmly hold the handlebars between the grips and stem in order to balance you as you are on the bike (Fig. 5).

Figure 3

Figure 4

Figure 5

Step 3: Set Initial Pressures

To start, inflate the rear shock to a psi that is equal to your body weight in pounds. This pressure will not be accurate but is a good starting point. Adjusting the air pressure in the rear shock should always be done in the following way:

A. Attach the shock pump. Make sure the pump is fully engaged by checking that the dial has a reading.
B. Add air by pumping, or remove air by depressing the bleed button opposite the gauge. Do so until the desired setting is reached. Do NOT remove the pump yet.
C. Equalize the negative air chamber by placing your elbow on the saddle and applying your body weight slowly to the bike and then release it, such that the rear shock cycles through at least 25% of it's stroke. Repeat this process 5–6 times until the "hitch" you feel and "whoosh" you hear about 10% into the stroke is almost imperceptible. (This is the negative air equalizing).
D. Check the gauge, it will likely read differently than it did prior to Step C. Repeat Steps B and C until the gauge stays at your desired pressure through step C. This usually takes 3 to 4 cycles with each subsequent cycle requiring only small adjustment (one or two pumps).

Once your desired starting pressure is reached, record this pressure as "Press. 1" in the Table #2 in Step 4.

Step 4: Check Rear Shock Sag

Climb on the bike, clip-in if needed, and bounce the rear suspension a couple times. Settle into a normal seated position. While remaining seated and still, push the o-ring on the shaft of the rear shock firmly against the wiper seal (Fig. 6). Then carefully dismount the bike without further compressing the rear suspension. If the shock features sag gradient markings, check the reading. If not, using your measuring device, measure the distance between the seal and o-ring and record it below.

Figure 6

	SAG GOAL	Press. 1/ Sag 1	Press. 2/ Sag 2	Press. 3/ Sag 3	Press. 4/ Sag 4
REAR SHOCK		/	/	/	/
FRONT FORK		/	/	/	/

Table 2

Step 5: Adjust Rear Shock Pressure

Compare the measured sag amount to the goal amount. If the measured amount is less than the goal amount, lower the pressure in the shock (Figs. 7, 8). If the measured amount is more, increase the pressure in the shock (Figs. 9, 10). REMEMBER to cycle through Steps B, C, and D of Step 2 when making air adjustments. Then repeat Steps 4 and 5 until the measured amount is the same as the goal amount. Note your final rear shock pressure. You can now use this pressure as your stock rear shock pressure before each ride without having to work through this process again.

Figure 7

Figure 8

Figure 9

Figure 10

Step 6: Check Front Fork Sag

With the rear shock pressure now dialed in, climb back on the bike and settle into a neutral standing position (Fig. 11). Bounce the front fork a few times and remain in that neutral standing position. Slide the o-ring on the fork stanchion tube down flush against the wiper seal without further compressing the fork. Then dismount the bike towards the rear end to ensure the fork does not compress further. **Note:** It helps to lower or remove the seat for this step, as you don't need it.

Figure 11

Step 7: Adjust Front Fork Pressure

Compare the measured sag amount of the fork to the goal amount. Like the rear shock, adjust the fork pressure up or down and repeat Steps 6 and 7 until the goal amount is reached (Figs. 12, 13).

Figure 12

Figure 13

REMEMBER to follow Steps B,C, and D when making adjustments to the fork's air pressure. Just like the rear shock, there is a negative air chamber about 10% of the way through the fork travel. Although with the larger volume of air the fork has compared to a rear shock, the equalization process does not make a very noticeable impact on the positive air reading. Note your final front fork pressure. You can now use this pressure as your stock fork pressure before each ride without having to work through this process again.

Lastly, please note that these pressure settings apply to you and the amount of gear you were wearing when you performed the setup. Riding with more or less gear/water will require you to adjust your rear shock and front fork pressures accordingly.

Air Volume Spacers

Forks (Fig.14) and rear shocks (Fig. 15) can be further fine tuned to ensure appropriate travel is being used for the terrain you are riding. This is done using volume spacers that reduce the air volume inside the positive or negative air chamber. For the purposes of this setup guide, we will focus on positive air chamber spacers only, for further information about negative volume spacers, please consult your shock manufacturer's owner's manual.

Figure 14

Figure 15

After you complete this setup guide and go out for your first couple rides, and are either unable to use all of the travel or are using it too easily, you might benefit from adjusting the air volume in your fork or rear shock. It is best to ensure you have ridden terrain and trail futures that would warrant use of full travel before making any changes. If you are experiencing frequent or hard bottom out (travel o-ring at the bottom or off the shock stanchion) then you may want to add volume spacers to your suspension to increase the air pressure as your bike goes through its travel, thus increasing the amount of force required to reach full travel. Conversely, if you are not able to use full travel, where appropriate, you may want to remove volume spacers to decrease the air pressure as your bike goes through its travel, thus decreasing the amount of force required to reach full travel.

Rebound Settings for Rear Shock & Front Fork

Rebound settings will vary between riders. Rider weight, riding style, ability level, and terrain all dictate what setting will be appropriate. Heavier riders run more air pressure in the rear shock unit and the front fork than lighter riders and therefore need to use more rebound damping (+). Lighter riders will use less (-).

The best way to hone in on your preferred rebound setting is to repeat a short section of choppy trail several times, adjusting the rebound in large chunks at first to find a zone that feels better than the others, and then make small adjustments to fine tune the settings (Figs. 16, 17). Be sure to do this with any pedal or climb settings in the full open position. You want feel for the point where the bike feels "glued" to the ground, but doesn't feel like the suspension is getting stiffer with each successive hit (packing up). If the bike feels loose and skittish, slow the rebound (+) if the bike feels great initially but then gets harsh after multiple bumps, open the rebound up 1 or 2 clicks (-). Be sure to always note the rebound setting as clicks from the full slow (+) position.

Figure 16

Figure 17

Some rear shock modes and forks may have both a low speed rebound (LSR, Figs. 18, 20) adjustment as well as a high speed rebound (HSR, Figs. 19, 20) adjustment. This allows for additional fine tuning of the bikes riding characteristics. As a general rule, use the LSR adjuster to control shock performance under brake bumps, technical climbing, and off-camber cornering, when extra traction is needed. The HSR adjustment is useful to allow the shock to recover from bigger hits and square-edged bumps quickly enough to absorb consecutive hits.

Figure 18

Figure 19

Figure 20

Lockout, Pedal, & HSC / LSC

Most Salsa Split Pivot models feature rear shocks and front forks with some type of 2- or 3-position lever. In either case, the open setting can be used 90% of the time. Even on steep technical climbs, the anti-squat built into the Split Pivot chassis provides enough support to climb efficiently, and leaving the shock open allows it to absorb bumps and maintain traction better than if the pedal platform is engaged.

The second setting (Fig. 21) is a pedal platform that adds support and firmness to the suspension to further enhance pedaling efficiency. When medium sized bumps are encountered, the platform gives way and the suspension can absorb the rest of the bump. This setting is best used on long, gradual, extended smooth climbs like fire roads, but some heavier riders (220 lb+) might find is useful on technical climbs as well.

If the shock or fork has a third position (Fig. 22), this will be the "lock-out". In many cases it is not a true lock-out, just a stronger version of the pedal platform. This setting will add even more support and firmness to the rear suspension and it will only become active when hard/heavy bumps are encountered. We recommend using this setting primarily for commuting to and from the trailhead, or in flat-out sprint situations on finish-line straights.

Figure 21

Figure 22

Most fork models feature some type of low-speed compression adjustment (LSC) in addition to the platform settings (Fig. 23). Often, this LSC adjustment is found as steps between the open and lock position, occasionally it is on a separate dial. LSC can be used to combat fork dive (from braking), but will sacrifice slightly on how supple the fork feels. Usually just a few clicks of LSC(+) is adequate for all but the heaviest riders. Very light riders may use none.

Figure 23

Some forks also provide high-speed compression adjustment (HSC). HSC (Fig. 24) is useful to control performance under bigger hits, landings, and square edge bumps. These are your deep compression events where the fork is moving through its travel quickly.

Figure 24

Some rear shock models also feature a LSC and or HSC adjustment separate of the pedal/lockout adjustment. For rear shocks, LSC (Fig. 25) can be used to help further stabilize the rear suspension under pedaling in a more subtle fashion than the pedal platform does. Generally most riders can use little to no LSC, but heavier riders might find added LSC(+) helps stabilize the bike under pedaling. For rear shocks with HSC (Fig. 25), you can use it to help manage big hits, like those off larger drops or any time the rear shock is compressing deep into its travel at a high rate of speed. For shocks that feature hydraulic bottom out (HBO) adjustment, this can be used to further control bottom-out, independent of air pressure or air volume spacers. Some rear shocks feature an adjustable HBO (not pictured) where others are fixed. This additional bottom out control is achieved using a similar method as the HSC but is only active during the last portion of the rear shock stroke. For further information on HBO, consult your shock manufacture's owner's manual.

Figure 25

SALSA CYCLES
6400 West 105th Street, Bloomington, MN 55438
Tel: 877-668-6223 Fax: 952-983-6210
www.salsacycles.com

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION SPLIT PIVOT® GÉN. 4

Chez Salsa, nous sommes convaincus qu'un esprit d'aventure rend la vie meilleure. Nos produits amènent les cyclistes vers de nouveaux endroits, de nouvelles personnes, des exploits extraordinaires et des expériences inoubliables.

Nous vous remercions de votre achat. Nous espérons qu'il améliorera davantage une bonne expérience de vélo !

Salsa. L'aventure à vélo.®

⚠ **AVERTISSEMENT :** le cyclisme peut être dangereux. Les pièces pour vélo doivent être montées et réparées par un mécanicien professionnel. Ne modifiez jamais votre vélo ou vos accessoires. Lisez et suivez tous les avertissements et modes d'emploi des produits, y compris les renseignements sur le site Web du fabricant. Inspectez votre vélo avant chaque sortie. Portez toujours un casque.

⚠ **AVERTISSEMENT :** Des outils et des connaissances spécifiques sont nécessaires pour le réglage et l'entretien de la suspension de votre vélo. Consultez votre vélociste en cas de questions ou d'inquiétudes concernant le réglage correct de votre vélo.

Pour commencer

Un réglage correct de la suspension est important pour pouvoir profiter au maximum de votre vélo Salsa à suspension Split Pivot et pour éviter d'endommager les amortisseurs, le cadre et/ou de vous blesser. Le réglage initial doit être effectué chez vous ou chez votre vélociste avant de partir sur les sentiers. Vous aurez ainsi le temps de régler et de vérifier la pression de l'amortisseur et de la fourche, ainsi que de régler la cartouche d'amortissement de base. Une fois le réglage initial effectué, l'utilisation ultérieure du vélo ne nécessitera qu'un contrôle rapide de la pression d'air et une vérification des réglages de l'amortisseur, en plus de l'inspection normale avant sortie.

Compatibility

Ce guide de réglage se rapporte aux modèles indiqués dans le tableau 1.

Matériel nécessaire

Équipement cycliste (notamment le sac d'hydratation avec de l'eau, la trousse à outils et tout ce que vous transportez d'ordinaire)

Un espace dégagé avec un sol plat et ferme

Un ami ou un mur solide

Outils nécessaire

Pompe d'amortisseur

Appareil de mesure (règle, ruban ou pied à coulisse)

Instructions

Étape 1 : Détermination du SAG cible

La quantité de SAG recommandée pour les modèles Salsa à suspension Split Pivot est de 30 % de la course de l'amortisseur arrière (figure 1) et de 25–30 % du débattement de la fourche avant (figure 2). Ces valeurs sont indiquées en millimètres dans le tableau suivant. Notez les valeurs du SAG pour votre modèle de vélo et inscrivez-les dans la colonne « Cible » du tableau de l'étape 4.

Figure 1

Figure 2

	AMORTISSEUR ARRIÈRE			FOURCHE AVANT	
Modèle	**Débattement de roue**	**Course de l'amortisseur**	**Sag de 27–30 %**	**Débattement de roue**	**Sag de 25–30 %**
Moraine 1.0	145	55	15–16.5	160	40–48
	135	50	13.5–15	150	38–45
	125	45	12–13.5	140	35–42
Notch 1.0	180	75	20–22.5	190	48–57
	170	70	19–21	180	45–54
	160	65	17.5–19.5	170	43–51

Table 1
Mesures indiquées en mm

Étape 2 : Préparation du vélo

Assurez-vous que la pression des pneus est adéquate, réglez la hauteur de la selle sur votre position normale. Placez les leviers/réglages de compression à basse vitesse de l'amortisseur arrière et de la fourche en position complètement ouverte (figures 3, 4). Si vous effectuez ce réglage seul, placez le vélo sur une surface plane et ferme, à côté d'un mur solide, de sorte que lorsque vous êtes sur le vélo, vous puissiez vous appuyer légèrement avec la main ou l'épaule la plus proche contre le mur pour garder l'équilibre. Si vous effectuez ce réglage avec un ami ou votre mécanicien, demandez-lui de se placer à cheval sur la roue avant, face au vélo, et de tenir fermement le cintre entre les poignées et la potence, afin de vous équilibrer quand vous êtes sur le vélo (figure 5).

Figure 3

Figure 4

Figure 5

Étape 3 : Définition des pressions initiales

Pour commencer, gonflez l'amortisseur arrière à une pression en lb/po² égale à votre poids en livres. Cette pression n'est pas nécessairement exacte, mais elle constitue un bon point de départ. Le réglage de la pression d'air dans l'amortisseur arrière doit toujours être effectué de la manière suivante :

A. Attachez la pompe d'amortisseur. Assurez-vous que la pompe est complètement engagée en vérifiant que le cadran affiche une valeur.
B. Ajoutez de l'air en pompant ou retirez-en en appuyant sur le bouton de purge situé en face du manomètre. Procédez ainsi jusqu'à ce que le réglage souhaité soit atteint. Ne retirez PAS la pompe pour l'instant.
C. Équilibrez la chambre à air négative en plaçant votre coude sur la selle et en appliquant lentement le poids de votre corps sur le vélo, puis en le relâchant, de manière à ce que l'amortisseur arrière parcoure au moins 25 % de sa course. Répétez ce processus 5 à 6 fois jusqu'à ce que l'« accrochage » que vous ressentez et le « souffle » que vous entendez à environ 10 % de la course soient presque imperceptibles. (Il s'agit de la pression d'air négative qui s'équilibre.)
D. Vérifiez le manomètre, il est probable qu'il affiche une valeur différente de celle qu'il affichait avant l'étape C. Répétez les étapes B et C jusqu'à ce que le manomètre reste à la pression souhaitée au cours de l'étape C. Cela prend généralement 3 à 4 cycles, chaque cycle suivant ne nécessitant qu'un léger ajustement (une ou deux coups de pompe).

Une fois que la pression de départ souhaitée est atteinte, notez cette pression comme « Press. 1 » dans le tableau n° 2 de l'étape 4.

Étape 4 : Vérification du SAG de l'amortisseur arrière

Montez sur le vélo, clipsez-les pieds aux pédales si nécessaire et faites rebondir la suspension arrière plusieurs fois. Mettez-vous en position assise normale. Tout en restant assis et immobile, poussez le joint torique sur la tige de l'amortisseur arrière fermement contre le joint racleur (figure 6). Descendez ensuite du vélo avec précaution, sans comprimer davantage la suspension arrière. Si l'amortisseur comporte des marques de gradient de SAG, vérifiez la mesure. Sinon, mesurez la distance entre le joint d'étanchéité et le joint torique à l'aide de votre appareil de mesure et notez-la ci-dessous.

Figure 6

	SAG CIBLE	Press. 1/ Sag 1	Press. 2/ Sag 2	Press. 3/ Sag 3	Press. 4/ Sag 4
AMORTISSEUR ARRIÈRE		/	/	/	/
FOURCHE AVANT		/	/	/	/

Table 2

Étape 5 : Réglage de la pression de l'amortisseur arrière

Comparez le SAG mesuré à la cible. Si la quantité mesurée est inférieure à la quantité cible, réduisez la pression dans l'amortisseur (figures 7, 8). Si la quantité mesurée est supérieure, augmentez la pression dans l'amortisseur (figures 9, 10). N'OUBLIEZ PAS d'effectuer les étapes B, C et D de l'étape 2 lors du réglage de la pression d'air. Répétez ensuite les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la quantité mesurée soit identique à la quantité cible. Notez la pression finale de l'amortisseur arrière. Vous pouvez maintenant utiliser cette pression comme pression de base de l'amortisseur arrière avant chaque sortie, sans avoir à recommencer ce processus.

Figure 7

Figure 8

Figure 9

Figure 10

Étape 6 : Vérification du SAG de la fourche avant

La pression de l'amortisseur arrière étant maintenant réglée, remontez sur le vélo et mettez-vous en position debout neutre (figure 11). Faites rebondir la fourche avant plusieurs fois en restant dans cette position neutre. Faire glisser le joint torique sur le tube du plongeur de la fourche jusqu'au niveau du joint racleur sans comprimer davantage la fourche. Descendez ensuite du vélo par l'arrière pour vous assurer que la fourche ne se comprime pas davantage. Remarque : Il peut être utile d'abaisser ou d'enlever la selle pour cette étape, puisque vous n'en avez pas besoin.

Figure 11

Étape 7 : Réglage de la pression de la fourche avant

Comparez le SAG mesuré de la fourche à la cible. Comme pour l'amortisseur arrière, réglez la pression de la fourche en plus ou en moins et répétez les étapes 6 et 7 jusqu'à ce que la valeur souhaitée soit atteinte (figures 12, 13).

Figure 12

Figure 13

N'OUBLIEZ PAS de suivre les étapes B, C et D lors du réglage de la pression d'air de la fourche. Tout comme avec l'amortisseur arrière, une chambre d'air négative se trouve à environ 10 % du débattement de la fourche. Bien que le volume d'air de la fourche soit plus important que celui d'un amortisseur arrière, le processus d'équilibrage n'a pas d'impact notable sur la mesure de la pression positive d'air. Notez la pression finale de la fourche avant. Vous pouvez maintenant utiliser cette pression comme pression de base de la fourche avant chaque sortie, sans avoir à recommencer ce processus.

Enfin, veuillez noter que ces réglages de pression s'appliquent à vous et à l'équipement que vous portiez au moment du réglage. Si vous roulez avec plus ou moins de matériel ou d'eau, vous devrez ajuster la pression de l'amortisseur arrière et de la fourche avant en conséquence.

Entretoises de volume d'air

Il est possible d'affiner le réglage des fourches (figure 14) et des amortisseurs arrière (figure 15) pour s'assurer que le débattement est adapté au terrain sur lequel vous roulez. Pour ce faire, des entretoises de volume sont utilisées pour réduire le volume d'air à l'intérieur de la chambre d'air positive ou négative. Pour les besoins de ce guide d'installation, nous nous concentrerons uniquement sur les entretoises de chambre à air positive. Pour plus de renseignements sur les entretoises de volume négatif, veuillez consulter le manuel d'utilisation du fabricant de l'amortisseur.

Figure 14

Figure 15

Une fois que vous aurez terminé ce guide de réglage et que vous aurez fait vos premières sorties, si vous ne pouvez pas utiliser tout le débattement ou si vous l'utilisez trop rapidement, il peut être utile d'ajuster le volume d'air de votre fourche ou de votre amortisseur arrière. Il est préférable de s'assurer que vous avez roulé sur des terrains et des pistes qui justifient l'utilisation d'un débattement complet avant de procéder à des changements.
Si vous rencontrez des problèmes fréquents de talonnage (joint torique en bas ou en dehors du piston de l'amortisseur), vous pouvez ajouter des entretoises de volume à votre suspension afin d'augmenter la pression de l'air lorsque votre vélo parcourt son débattement, augmentant ainsi la force nécessaire pour atteindre le maximum du débattement.

Inversement, si vous n'êtes pas en mesure d'utiliser le plein débattement, vous pouvez, le cas échéant, retirer les entretoises de volume pour diminuer la pression de l'air lorsque votre vélo parcourt son débattement, réduisant ainsi la force nécessaire pour atteindre le plein débattement.

Réglages du rebond de l'amortisseur arrière et de la fourche avant

Les réglages du rebond varient d'un cycliste à l'autre. Le poids du cycliste, son style de pilotage, son niveau d'habileté et le terrain sont autant d'éléments qui déterminent le réglage approprié. Les cyclistes plus lourds ont besoin de plus de pression d'air dans l'amortisseur arrière et la fourche avant que les cyclistes plus légers et doivent donc utiliser plus d'amortissement de rebond (+). Les cyclistes plus légers en utiliseront moins (-).

La meilleure manière d'affiner le réglage du rebond est de répéter plusieurs fois une courte section de piste accidentée, en réglant d'abord le rebond par grands paliers pour trouver une zone plus agréable que les autres, puis de faire de petits ajustements afin d'affiner les réglages (figures 16, 17). Veillez à effectuer cette opération avec tous les réglages de pédalage ou de montée en position complètement ouverte. Vous voulez sentir le point où le vélo semble « collé » au sol, sans avoir l'impression que la suspension se raidit à chaque coup successif. Si le vélo semble instable et nerveux, ralentissez le rebond (+). Si le vélo donne une bonne sensation au départ, mais devient dur après plusieurs rebonds, augmentez le rebond d'un ou deux clics (-). Veillez à toujours noter le réglage du rebond en nombre de clics à partir de la position lente maximale (+).

Figure 16

Figure 17

Certains modes d'amortisseurs arrière et certaines fourches peuvent avoir à la fois un réglage de rebond à basse vitesse (LSR, figures 18, 20) et un réglage de rebond à haute vitesse (HSR, figures 19, 20). Cela permet d'affiner davantage les caractéristiques de comportement du vélo. En règle générale, utilisez le réglage LSR pour contrôler les performances de l'amortisseur dans les coups de frein, les montées techniques et les virages en dévers, lorsqu'une meilleure adhérence est nécessaire. Le réglage HSR permet à l'amortisseur de se rétablir suffisamment rapidement en cas de chocs importants et de bosses à angle droit afin d'absorber des chocs consécutifs.

Figure 18

Figure 19

Figure 20

Verrouillage, pédale et compression haute/basse vitesse

La plupart des modèles Salsa à suspension Split Pivot sont équipés d'un amortisseur arrière et d'une fourche avant avec un levier à 2 ou 3 positions. Dans les deux cas, le réglage ouvert peut être utilisé dans 90 % des cas. Même dans les montées techniques raides, l'anti-enfoncement intégré au châssis Split Pivot fournit suffisamment de soutien pour grimper efficacement tout en laissant l'amortisseur ouvert pour absorber les bosses et maintenir la traction plus efficacement que si la plate-forme de pédalage était engagée.

Le deuxième réglage (figure 21) est une plate-forme de pédalage qui ajoute du soutien et de la fermeté à la suspension afin d'améliorer encore l'efficacité du pédalage. En cas de choc de taille moyenne, la plate-forme fléchit et la suspension peut absorber le reste du choc. Ce réglage est préférable pour les montées longues, progressives et sans à-coups, comme les chemins pare-feu, mais certains cyclistes plus lourds (plus de 220 lb) peuvent le trouver également utile pour les montées techniques.

Si l'amortisseur ou la fourche a une troisième position (figure 22), celle-ci sera le « lock-out » (blocage). Dans de nombreux cas, il ne s'agit pas d'un véritable blocage, mais simplement d'une version plus résistante de la plate-forme de pédalage. Ce réglage ajoute encore plus de soutien et de fermeté à la suspension arrière, et ne s'active qu'en cas de chocs durs ou importants. Nous recommandons d'utiliser ce réglage principalement pour les trajets vers et depuis le départ des pistes, ou dans les situations de sprint à fond en ligne droite d'arrivée.

Figure 21

Figure 22

La plupart des modèles de fourches comportent un réglage de la compression basse vitesse (LSC) en plus des réglages de la plate-forme (figure 23). Souvent, ce réglage de la compression basse vitesse se fait par paliers entre la position ouverte et la position verrouillée, parfois sur un cadran séparé. La compression basse vitesse peut être utilisée pour contrer la plongée de la fourche (au freinage), mais elle réduit légèrement la souplesse de cette dernière. En général, quelques clics de LSC(+) suffisent pour tous les cyclistes, à l'exception des plus lourds. Les cyclistes très légers peuvent n'utiliser aucune compression basse vitesse.

Figure 23

Certaines fourches permettent également un réglage de la compression haute vitesse (HSC). La compression haute vitesse (figure 24) est utile pour contrôler les performances en cas de chocs, d'atterrissages et de bosses à angle droit plus importants. Il s'agit des compressions extrêmes où la fourche se déplace rapidement sur tout son débattement.

Figure 24

Certains modèles d'amortisseurs arrière disposent également d'un réglage de la compression basse ou haute vitesse distinct du réglage de la pédale/du verrouillage. Sur les amortisseurs arrière, la compression basse vitesse (figure 25) peut être utilisée pour aider à stabiliser davantage la suspension arrière sous l'effet du pédalage, d'une manière plus subtile que la plate-forme de pédalage. En général, la plupart des cyclistes peuvent utiliser peu ou pas de compression basse vitesse, mais les cyclistes plus lourds peuvent considérer que l'ajout de LSC(+) aide à stabiliser le vélo lors du pédalage. Pour les amortisseurs arrière avec compression haute vitesse (figure 25), vous pouvez l'utiliser pour gérer les chocs importants, comme ceux des grands sauts ou à chaque fois que l'amortisseur arrière se comprime à fond dans son débattement à une vitesse élevée. Pour les amortisseurs comportant un réglage hydraulique du talonnage (HBO), celui-ci peut être utilisé pour contrôler davantage le talonnage, indépendamment de la pression d'air ou des entretoises de volume d'air. Certains amortisseurs arrière sont dotés d'un HBO réglable (non illustré), tandis que d'autres sont fixes. Ce contrôle supplémentaire du talonnage s'effectue selon une méthode similaire à celle de la compression haute vitesse, mais il n'est actif que pendant la dernière partie du débattement de l'amortisseur arrière. Reportez-vous au manuel d'utilisation du fabricant de l'amortisseur pour de plus amples renseignements sur le HBO.

Figure 25

SALSA CYCLES
6400 West 105th Street, Bloomington, MN 55438
Tél. : 877-668-6223 Télécopie : 952-983-6210
www.salsacycles.com